OBZOR 11

Čtrnáctideník Odborového sdružení železničářů

29. 5. 2017 Cena 5 Kč

Ročník 28

Z aktuálních událostí

Podniková konference OSŽ při ČD, a. s., se konala v Praze 16. května. Přítomno bylo 99 z pozvaných 100 delegátů a hosty byli místopředsedové OZŽ Bc. Ľudevít Mikloš a Ján Baláž ze Slovenska, místopředsedové OSŽ Mgr. Martin Malý (předseda PV OSŽ SŽDC) a Radek Nekola (předseda PV OSŽ ČD Cargo), výkonný tajemník OSŽ Martin Vavrečka, předseda Republikové rady seniorů OSŽ Kurt Mužík, ředitel personálního odboru GŘ ČD JUDr. Ivo Veselý a v závěru jednání i předseda představenstva Českých drah Pavel Krtek, M.Sc. Předseda OSŽ Bc. Pejša, který je dosud v pracovní neschopnosti, zaslal jednání (stejně jako dalším dvěma podnikovým konferencím) dopis, který byl v průběhu jednání přečten.

Vladislav Vokoun

Předseda PV OSŽ při ČD, a. s., Vladislav Vokoun ve zprávě o činnosti PV uvedl mimo jiné, že se díky pracovitosti zaměstnanců ČD i dobrou činností podnikového výboru a pozitivním lobbingem OSŽ u rozumné části orgánů státní správy podařilo to, že jsou České dráhy stále pořád silným „hráčem“ na trhu veřejné železniční osobní dopravy. Předseda PV dále krátce zhodnotil kolektivní smlouvy na ČD v uplynulém období, přičemž zdůraznil, že se podařilo udržet všechny zaměstnanecké výhody, jako je výměra dovolené, týdenní fond pracovní doby, KOP a jiné, a kumulativně zvýšit reálnou hodnotu mezd. Připomněl rovněž hlavní události, k nimž v posledních čtyřech letech na ČD došlo, tedy především prodej drážních budov a sloučení KCOD a RCVD v ZAP. Poznamenal, že OSŽ mělo k této transformaci výhrady. Dále zdůraznil, že se na ČD prakticky zastavilo propouštění a zabýval se i důsledky tzv. IV. železničního balíčku a s ním souvisejícím poskytování některých služeb ostatním dopravcům a také problematice otevírání trhu. Dále připomněl, že OSŽ ještě čeká diskuse ohledně řešení jízdních výhod a ujistil delegáty, že PV povede jednání tak, aby bylo dosaženo přijatelného řešení jak pro stávající držitele jízdních výhod, tak rozumné podmínky pro případné nové držitele z řad firem, které nemají přímou vazbu k ČD. Hlavními prioritami PV pro příští období bude podle slov Vladislava Vokouna důsledné prosazování pozitivní personální a zaměstnanecké politiky, zvyšování sociálních a pracovních podmínek zaměstnanců ve skupině ČD, udržení jízdních výhod a výhod FIP a aktivní podíl na rozvoji a udržení významu ČD a jejich dceřiných společností na železničním trhu. Nemalým úkolem budepodle jeho slovnadále zvýšení efektivnosti a stability všech orgánů OSŽ včetně základních organizací.

Podniková konference poté zvolila členy podnikového výboru, členy Ústředí a Revizní komise OSŽ za ČD, a. s., a také schválila Vladislava Vokouna jako kandidáta na předsedu OSŽ na VII. sjezd OSŽ. Podniková konference zvolila Vladislava Vokouna za předsedu PV PSŽ a tajemníky PV Antonína Leitgeba a Věru Nečasovou. Zástupci podnikového výboru rovněž ocenili dlouholeté funkcionáře OSŽ.

V diskusi mimo jiné zazněla výzva k jednotě členů OSŽ a ke spolupráci mezi odvětvími a profesemi.

Usnesení, které bylo přijato na závěr jednání, obsahuje rozsáhlou pasáž věnovanou obhajobě zájmů Českých drah a jejich zaměstnanců v procesu otevírání železničního trhu, a to především vyžadováním rovných podmínek a ochranou zájmů národního dopravce.

Na úplný závěr jednání přišel jednání pozdravit předseda představenstva Českých drah, a. s., Pavel Krtek. Shrnul hlavní oblasti, jimiž se vedení ČD v poslední době zabývá: je to otevírání trhu, jednání s kraji o provozování osobní dopravy, a důsledky IV. železničního balíčku.

Podniková konference OSŽ ČD Cargo proběhla v Praze 17. května. Zúčastnilo se jí 100 ze 105 pozvaných delegátů. Jako hosté byli přítomni místopředseda OZŽ Ján Baláž, místopředseda PV OZŽ ZSSK Cargo Peter Pikna, místopředsedové OSŽ Mgr. Martin Malý (předseda PV OSŽ SŽDC) a Vladislav Vokoun (předseda PV OSŽ při ČD), výkonný tajemník OSŽ Martin Vavrečka a předseda Republikové rady seniorů OSŽ Kurt Mužík. Za zaměstnavatele na

Radek Nekola

jednání dorazil předseda představenstva ČD Cargo, a. s., Ivan Bednárik a personální ředitel společnosti Ing. Mojmír Bakalář.

Předseda PV OSŽ ČD Cargo Radek Nekola ve svém projevu zhodnotil činnost PV od poslední (III.) konference, která proběhla 22. 5. 2013 v Kolíně. Připomněl úsilí podnikového výboru ve snaze zmírnit dopady snižování počtu pracovníků, o udržení segmentu jednotlivých vozových zásilek a o sjednání co nejkvalitnějších kolektivních smluv v tomto období. Jak dále uvedl, rok 2016 přinesl příznivé hospodářské výsledky a byl to také rok, kdy se vůbec poprvé uvažovalo a následně rozhodlo o nákupu nových lokomotiv pro společnost ČD Cargo. Za stěžejní úkoly a cíle v dalším období označil Radek Nekola snahu o dosažení maximálních pracovních, sociálních a finančních benefitů pro všechny zaměstnance.

(Pokračování na str. 2)

„Točení strojvedoucích“ je symbolickou tečkou za jejich profesním životem. Jan Černý (na snímku mává na točně před lokomotivou 141.004–2) je jedním z 25 strojvedoucích, kteří letos z pražského depa odcházejí do důchodu, Honza do invalidního. Snímek M. Mareš

„Poslední točení“ strojvedoucích je tradice stará desítky let, letos se „točil“ i Honza Černý, strojvedoucí pendolina ze Studénky

Byla to dojemná scéna! Strojvedoucí Honza Černý, který před necelými dvěma lety (v červenci 2015) řídil osudové pendolino, které se na přejezdu ve Studénce srazilo s kamionem převážejícím plechy, se po několika měsících rekonvalescence vrátil do depa. Když s pomocí chodítka stanul na točně u elektrické lokomotivy 141.004–2, zazněl mohutný potlesk, až mráz běhal po zádech. Jaký to pokrok oproti loňsku, kdy zkraje minulého roku přišel i o druhou nohu pod kolenem a postavit se bylo pro něj řadu měsíců tabu.„**Když si vzpomenu na dobu, jak jsem stál na jedné noze, a jak mi říkali, že musím tak vydržet stát patnáct minut a usmívat se, aby mi mohli udělat i druhou protézu, tak to určitě pokrok je,**“ vyprávěl Honza s úsměvem. Viditelně odpočatý, pozitivně naladěný, se všemi se zdravil, v doprovodu manželky Jitky se s kdekým zastavil a prohodil pár slov.

Strojvedoucí Jan Černý byl jedním z 25 strojvedoucích, kteří letos z depa (DKV Praha) odcházejí do důchodu, Honza do invalidního. Ona dojemná scéna dominovala tradičnímu „točení“ strojvedoucích ve vršovickém depu dne 19. 5. „**Teď už máme třetí nebo čtvrtý rok určitý systém – vždy na jaře,**“ popsal Jiří Běhounek, předseda ZO OSŽ v pražském DKV, systém „točení strojvedoucích“ ve Vršovicích.„**Teď tady máme strojvedoucí, kteří už třeba skončili vloni v listopadu, a pak jsou tady i ti, kteří budou končit letos v létě, takže si ještě nějakou tu šichtu udělají.**“ Každý ze strojvedoucích dostal obrovskou pamětní „Dělnickou jednosměrnou jízdenku Směr: důchod“. Jízdenka platila pouze v den vydání (19. 5. 2017) a na „jedno otočení do cílové stanice Točna“ (forma úhrady: celoživotní dřinou).„**Je to společná akce s ČD Cargo** (zhruba polovinu z 25 strojvedoucích tvořili členové OSŽ) **a Federací strojvůdců** (FS) **– oni** (FS) **udělají tu slávu, vlastní točení, a pak se přejede motůrkem** (letos to bylo Bondovkou 854.007–2)**na ONJ** (Odstavné nádraží Jih),**kde zase my** (OSŽ)**pro ně nachystáme guláš, pivo a muziku,**“ doplnil Jiří Běhounek. Ti, kteří jezdili na motorové trakci, se „točí“ na motorové lokomotivě (letos na „Bardotce“ T 478.1008), a ti, kteří jezdili především na elektrických lokomotivách či elektrických soupravách, se „točí“ na elektrické lokomotivě (letos na „Bobině“ 141.004–2). Vyvrcholením je pak společné točení (focení) s parní lokomotivou, tradičně se „Čtyřkolákem“ (434.2186).„**Všichni strojvedoucí si nastoupí na rampu, připije se symbolicky nealkoholickým šampaňským a většinou to bývá tak, že kdo má možnost, stiskne houkačku a všechno to kolem houká. Prostě paráda!**“

„Poslední točení“ strojvedoucích je tradice stará desítky let, jenže ne všude se udržela až do dnešních dnů.„**Pokud mohu mluvit za Prahu, tak tady se to na nějakou dobu přerušilo, koncem osmdesátých a v devadesátých letech se to nedělalo, a když už, tak určitě ne takhle hromadně,**“ vzpomíná Jiří Běhounek. „**Byly i doby, kdy strojvedoucí odjel poslední šichtu, slezl z mašiny a nikdo mu ani neřekl: Děkujeme. Posledních deset let se proto snažíme to změnit a těm klukům aspoň touto formou za práci poděkovat,**“ uzavřel Jiří Běhounek.

Michael Mareš

Českým drahám svitla s odstoupením hejtmana Zimoly naděje, že budou Pošumavské linky provozovat dál

V kuloárech se šušká, že ještě existuje možnost zvrátit rozhodnutí krajských zastupitelů v Jihočeském kraji, a že by dopravu na třech jihočeských tratích mohly od prosince i nadále provozovat České dráhy. Část zastupitelstva se totiž údajně obrátila na generálního ředitele Českých drah Pavla Krtka s dotazem, zda by v případě, kdy společnost GW Train Regio nebude schopna vlaky od prosince provozovat, byly ČD schopny a ochotny tyto tratě provozovat i nadále. Důvodem těchto obav je nově instalované zabezpečovací zařízení, tzv. radioblok. Radioblok je zařízení, které by mělo eliminovat chybu lidského faktoru. Radioblok nepředává informace klasickou cestou přes kabely, ale využívá sítě mobilního operátora.

Osobní vlaky z Českých Budějovic do Nového Údolí v letní sezoně najednou přepraví až 150 jízdních kol. Na snímku zaplněný služební vůz Ds 95-40 036-6.

(Pokračování na str. 3)

NA AKTUÁLNÍ TÉMA

„Jihočeský kraj chtěl vysoutěžit co nejnižší cenu, otázkou ale je, jak byly nastaveny parametry.“

Hovoříme s Bc. JIŘÍM ŠVECEM,

novým radním pro dopravu Jihočeského kraje a starostou Lišova

Ve čtvrtek 27. 4. 2017 jste byl zvolen do nově rekonstruované rady Jihočeského kraje a vzápětí jste se stal novým radním pro dopravu. Připomínám, že Jihočeský kraj nechal před rokem v Bruselu notifikovat soutěž na všechny tratě a tato notifikace vyprší 7. 7. 2017. Bez ohledu na to, jak to dopadne, bude společnost GW Train Regio od letošního prosince provozovat tři Pošumavské linky. Společnost nedávno zveřejnila, že bude na trati provozovat motorové vozy, které garantují přepravu až 18 jízdních kol. Vzhledem k tomu, že České dráhy na trati 194 nasazují v sezoně velkoprostorové vozy, do nichž se vejde až 120 jízdních kol, dojde od příští sezony k výraznému omezení dopravní obslužnosti cykloturistů a cyklistů. Jak z pozice radního pro dopravu vnímáte tyto informace?

Pokud se týče zmíněného omezení dopravní obslužnosti u cykloturistů jedoucích na Šumavu, tak já doufám, že k tomu nedojde. Na jednu stranu je pravda, že jsem nebyl u zadávání parametrů pro výběrové řízení na budoucího dopravce na této trati, na druhou stranu je třeba si uvědomit, že nástupiště, která jsou na této trase, jsou koncipována na čtyři vagony. Vlaky o více vagonech tedy na těchto nově zrekonstruovaných zastávkách nezastaví, respektive zastaví, ale cestující z nich nevystoupí, nebo do nich nenastoupí. Pokud tedy České dráhy garantují, že odvezou 120 jízdních kol, měly by garantovat i to, aby se do nich kromě 120 jízdních kol vešel i příslušný počet 120 turistů. Připouštím, že to řešit jde, ale je otázka, zda to řešit vůbec lze.

Ano, to nezpochybňuji, jen mě zaráží, že něco takového je vůbec možné. Kdo to nezažil, asi tomu neuvěří, cykloturistů těmito vlaky jezdí o prázdninách stovky...

Tuto záležitost jsem zdědil po svých předchůdcích, takže parametry soutěže jsou už dávno uzavřené, dávno dané. Teď nejprve musím zjistit, jestli to řešit lze, jestli jako kraj do toho ještě můžeme mluvit. A jestli tomu tak skutečně je, jak říkáte, tak proč zadavatel na to přistoupil, proč třeba nepožadoval větší dopravní obslužnost u cykloturistů, respektive větší kapacitu pro jízdní kola? V tuto chvíli je to pro mě informace nová, budu se s ní muset blíže seznámit a uvidím, jak to bude možné dál případně řešit. Pokud by mělo dojít k nějakému poklesu nabídky a pokud by ten pokles opravdu někomu vadil, tak si myslím, že to není úplně dobře. Pokud tomu skutečně je, jak jste to zmínil, tak je docela možné, že jde o určitý kompromis. Je to možná „cena“ za nejnižší cenu, čemu v podstatě rozumím a chápu to, protože cena v poměru ke kvalitě musí být vždy zajištěna. Na druhou stranu my, jako Jihočeský kraj, dostáváme od státu řádově 30 % na úhradu nákladů na železniční dopravu, zbytek je financovaný z rozpočtu Jihočeského kraje. Rozumím tomu, že Jihočeský kraj jde cestou veřejnou soutěže s cílem vysoutěžit co nejnižší cenu. Pak je otázka, jak dobře byly nebo nebyly nastaveny parametry, co bylo nebo nebylo požadováno, a to všechno jsou věci, které budu muset prověřit a na které budu muset reagovat v rámci možností, které mi výkon funkce radního pro dopravu umožňuje.

Navíc jsem se dozvěděl, že vozidla provozovaná společností GW Train Regio by údajně neměla být vybavena novým zabezpečovacím prvkem, tzv. radioblokem, což je nové zabezpečovací zařízení, které by mělo eliminovat chybu lidského faktoru. Na trati Číčenice – Volary došlo v minulosti k mnoha vážným nehodám, proto se společnost SŽDC rozhodla trať Číčenice – Volary tímto drahým zařízením vybavit, a teď by tam měla jezdit společnost GW Train Regio, která na toto zařízení není připravená? I když údajně může získat od Drážního úřadu výjimku, má to smysl? Proč se to drahé zabezpečení tratě tedy dělalo?

(Pokračování na straně 2)

Z aktuálních událostí

(Pokračování ze str. 1)

Dále zdůraznil nutnost pokračovat jak v dialogu s vládou o její zodpovědnosti za ekonomickou udržitelnost železniční nákladní dopravy, tak i v aktivní obhajobě práv a potřeb členů OSŽ a při dalším rozšiřování členské základny i u jiných dopravců.

Podniková konference schválila nový Podnikový výbor OSŽ ČD Cargo, jeho předsedu (Radek Nekola) a tajemnici (Bc. Marta Urbancová), a dále členy Ústředí a Revizní komise OSŽ za ČD Cargo. Konference doporučila delegáty VII. sjezdu OSŽ a uložila Podnikovému výboru OSŽ ČD Cargo v rámci ekonomických možností zvyšovat úroveň Kolektivní smlouvy ČD Cargo, a. s., a být aktivní při společném obhajování práv a potřeb členů v rámci OSŽ. Předsedovi PV Radku Nekolovi uložila pokračovat v plnění Memoranda o vzájemné spolupráci OSŽ a OZŽ na úrovni podnikových výborů; Výborům OSŽ ČD Cargo, a. s., u PJ a SOKV mimo jiné uložila vyžadovat důsledné plnění podnikové kolektivní smlouvy a všech platných interních norem.

■ **Podniková konference OSŽ SŽDC** se konala v Praze 18. května. Zúčastnilo se jí 141 delegátů (ze 145 pozvaných) a několik hostů: předsedkyně PV OZŽ ŽSR a místopředsedkyně OZŽ Ing. Darina Fabuľová, generální ředitel SŽDC Ing. Pavel Surý, náměstek GŘ pro provozuschopnost dráhy SŽDC Bc. Jiří Svoboda; za vedení OSŽ se konference zúčastnili I. místopředseda Vladislav Vokoun, výkonný tajemník Martin Vavrečka a předseda Republikové rady seniorů Kurt Mužík.

Mgr. Martin Malý

Předseda Podnikového výboru OSŽ SŽDC Mgr. Martin Malý se ve své zprávě o činnosti zaměřil především na kolektivní vyjednávání a na těchto šest priorit: udržení podmínek v oblasti stanovené týdenní pracovní doby, doby odpočinku a dovolené; nárůst tarifních mezd, příplatků a odměn; udržení a rozšiřování nárokovosti na KOP, udržení a případně zlepšení v oblasti příspěvku na penzijní připojištění a životní pojištění zaměstnanců; zlepšení podmínek pro zaměstnance, kteří ztratili zdravotní způsobilost pro výkon svého povolání; zlepšení podmínek čerpání v oblasti FKSP.

Generální ředitel SŽDC Pavel Surý ve svém vystoupení zdůraznil význam prováděných udržovacích prací nejen na koridoru, ale i na vedlejších tratích, zmínil se rovněž o otázce zdravotní způsobilosti zaměstnanců SŽDC a v reakci na dotaz vznesený z pléna označil Pavel Surý za velice důležité nalezení cesty k uznávání služebních jízdenek u soukromých dopravních společností pro ty zaměstnance SŽDC, kteří budou v budoucnu dojíždět vlaky těchto společností za prací. Zdůraznil také nutnost zachování (režijních) jízdních výhod pro zaměstnance SŽDC. **„Určitě se dá najít cesta, aby jízdní výhody zaměstnancům SŽDC zůstaly, i když třeba s určitým omezením. Příkladů pro to je u evropských železničních správ dostatek.“**

Darina Fabuľová připomněla, že slovenské železnice poněkud zaspaly v budování železničních koridorů a posteskla si nad současnou slovenskou vládou, která rozvoji železniční infrastruktury příliš nepřeje. Zmínila se i o postavení drážních hasičů u SŽDC, které se u slovenské obdoby SŽDC (ŽSR) nepodařilo udržet.

Následovaly volby členů nového Podnikového výboru OSŽ SŽDC, volba předsedy Podnikového výboru (Martin Malý) a tajemníků PV (Miloš Paleček, Petr Štěpánek a Dušan Richter), volba kandidátů na VII. sjezd OSŽ, návrh kandidátů na členy Ústředí OSŽ a Revizní komise OSŽ. Jako kandidát na předsedu OSŽ byl jednomyslně zvolen Martin Malý.

Podrobné zpravodajství ze všech tří podnikových konferencí OSŽvčetně jmenovitého seznamu členů podnikových výborů najdete na www.osz.org. –red–

„Jihočeský kraj chtěl vysoutěžit co nejnižší cenu, otázkou ale je, jak byly nastaveny parametry.“

(Pokračování ze str. 1)

To slyším od vás poprvé! Pokud je to pravda, tak nevím, co mám na to říct. Jestli je to skutečně tak, jak říkáte, pak je to alarmující a určitě by za to měl někdo nést odpovědnost. Na tyto věci jako kraj máme různé koordinátory, a teď nemám na mysli pouze Jikord (Jihočeský koordinátor dopravy), ale celý ten úřednický aparát, který tu práci dělá celá léta, je u těch projektů, kde se financuje a buduje nějaký systém zabezpečení, minimálně jako připomínkový orgán, takže není možné, aby bylo něco takového opomenuto. Pokud je to skutečně tak, jak jste naznačil, tak je to něco, z čeho se musí vyvodit odpovědnost.

A vy jste ochoten a schopen tuto zodpovědnost vyvodit?

Jestli jsem tu zodpovědnost schopen vyvodit, to nevím, ale rozhodně jsem ochoten se po tomto problému pídit a tu odpovědnost konkrétních lidí dohledat.

Michael Mareš

Revitalizace budovy berounského nádraží není součástí stavby, v době přípravy stavby byla totiž budova ještě v majetku ČD. SŽDC letos plánuje zadat studii a projekt rekonstrukce výpravní budovy se samotnou stavební realizací v roce 2019/2020. Jak bude naloženo s vitráží, se rozhodne až v rámci stavebního průzkumu a studie.

NAVŠTÍVILI JSME

Beroun

Na železniční trati v úseku Karlštejn – Beroun je od konce dubna (20. 4. 2017) až do 5. července omezen provoz vlaků na lince S7 Praha – Beroun, většina osobních vlaků v úseku Karlštejn – Beroun je nahrazena autobusy. Není to ale jediná výluka na trati mezi Berounem a Prahou. V době od 27. dubna 2017 jede část osobních vlaků a rychlíků mezi Karlštejnem a Prahou hl. n. odklonem mimo Prahu–Smíchov a Prahu–Velkou Chuchli (cestující do těchto stanic musí z Prahy–Radotína použít náhradní autobusovou dopravu). Důvodem výluk v obou úsecích tratě Praha – Beroun je souvislá výměna kolejnic v kolejích č. 1 a 2 a trakčních izolátorů v mezistaničních úsecích Praha–Smíchov – Praha–Radotín (termín realizace od 27. 4. do 7. 6. 2017, předpokládané náklady 91,0 mil. Kč, délka úseku cca 9 km) a Karlštejn – Beroun s termínem realizace od 20. 4. do 5. 7. 2017 (předpokládané náklady 72,0 mil. Kč, délka úseku cca 7 km). Železniční stanice Beroun je tak nyní doslova v zajetí stavebních firem.

Letos totiž začala i modernizace celé železniční stanice Beroun včetně přilehlého úseku do Králova Dvora. Kromě kompletní rekonstrukce železničního svršku a spodku budou znovu zprovozněny i koleje 213 – 219 (tyto koleje se nacházejí v prostoru odstavného nádraží, které leží mezi ŽST Beroun a Králův Dvůr, a přispějí tak ke zvýšení kapacity trati). Dále bude provedena kompletní rekonstrukce zabezpečovacího zařízení, sdělovacího zařízení, všech nástupišť v železniční stanici Beroun (ta budou zvýšena na 550 mm nad temenem kolejnice) a na zastávce Králův Dvůr (i tady budou zvýšena na 550 mm), kompletně bude zrekonstruována i trakce. Modernizací dojde ke zvýšení rychlosti až na 120 km/h a samozřejmě bude zvýšena i kapacita tratě v daném úseku.

Hlavním přínosem (kromě zkvalitnění železniční dopravy a vybudování nové moderní železniční stanice v Berouně), je zkrácení jízdní doby mezi Prahou a Plzní, která by se po dokončení všech staveb na tomto úseku (tedy včetně tunelu mezi Prahou a Berounem) měla dostat pod jednu hodinu, což zajistí vyšší konkurenceschopnost železniční dopravě.

Výluky na této části stavby byly zahájeny v úterý 25. dubna 2017, kdy byla vyloučena jedna kolej. Ukončení celé stavby se předpokládá v září 2019. Stavba s názvem Optimalizace trati Beroun (včetně) – Králův dvůr je spolufinancovaná Evropskou unií z programu Nástroj pro propojení Evropy (CEF). Celková výše nákladů na projekt dosahuje 2,2 mld. bez DPH. Míra podpory EU je 75,56 % ze způsobilých nákladů, výše dotace tak činí maximálně 54 951 798 euro, tedy zhruba 1,5 miliardy Kč. Navíc se znovu otevírá diskuse nad tunelem, který by spojil Prahu s Berounem mimo stávající trať.

V letošním roce SŽDC plánuje zadání Studie proveditelnosti, která by novou trať mezi Prahou – Berounem, respektive Hořovicemi, měla řešit – stále ve hře jsou dvě tunelové varianty mezi Prahou a Berounem a jedna trasa, která povede částečně po povrchu a částečně v tunelech a která míjí složitou lokalitu údolí Berounky. Tato varianta odbočuje již u Hořovic a do původní trasy se vrací až před Radotínem (první výstup ze Studie proveditelnosti lze očekávat na začátku příštího roku, celá studie by pak měla být dokončena do 18 měsíců od podpisu smlouvy o dílo). Z hlediska vynaložených nákladů se celý úsek mezi Berounem a Prahou–Smíchovem pohybuje okolo 10 miliard korun, u nové trati nelze zatím podle SŽDC předjímat ani náklady, ani čas realizace. Vše vyplyne až z projednání Studie proveditelnosti. **„Každopádně, co se týče optimalizace trati, tak tam bychom chtěli mít všechny stavby zrealizované do roku 2025, tedy i ty nejkomplikovanější z hlediska projednání jak územního řízení, tak stavebního povolení, což je lokalita Černošic,“** uvedl mluvčí SŽDC Marek Illiaš.

Michael Mareš

Letos začala i modernizace celé železniční stanice Beroun včetně přilehlého úseku do Králova Dvora.

VŠIMLI JSME SI

● **STODENNÍ VÝLUKA** čeká brněnské hlavní nádraží v době od 3. června do 10. září. Během výluky se opraví tzv. Pražský viadukt, který je v nevyhovujícím technickém stavu, a současně projde obnovou i čtvrté nástupiště. Vlaky ve směru od Blanska, Tišnova, České Třebové a Havlíčkova Brodu budou mimořádně končit v Brně-Židenicích, Králově Poli nebo na tzv. Dolním nádraží, které slouží nákladní dopravě. Nejnáročnější výluky však Brno teprve čekají v letech 2018 a 2019 – práce za 2,5 miliardy korun mají za cíl udržení provozuschopnosti brněnského železničního uzlu, který je na hraně svých technickým možností. Tyto opravy nesnesou odklad ani v případě, že by na podzim letošního roku bylo definitivně rozhodnuto o poloze nového brněnského nádraží.

● **SŽDC** vypsala zakázku na stavbu železniční trati mezi Sudoměřicemi a Voticemi. Hodnotu zhruba 20kilometrového úseku nové trati SŽDC vyčíslila na zhruba 6,2 miliardy korun. Nová trať mjá zrychlit spojení z Prahy do Českých Budějovic. Vlaky budou novým úsekem projíždět až 160kilometrovou rychlostí, namísto nynějších 60 až 100 km/h. Zahájení stavby SŽDC očekává na konci roku, tedy pokud se nikdo z neúspěšných uchazečů o zakázku neodvolá.

● **ŽST. ZADNÍ TŘEBAŇ** (trať Praha – Beroun 171 a Zadní Třebaň – Lochovice 172) prochází generální rekonstrukcí, včetně výměny oken a dveří, rekonstruována je i bývalá trafika, v nádražním hostinci je provoz nepřerušen. Na snímku Martina Kubíka je stav 11. 5. ráno v 7.00 h.

● **V SOUVISLOSTI** s výstavbou nového zabezpečovacího zařízení ESA 44 v žst. Lovosice dojde na okolních vedlejších tratích k instalaci nových traťových zabezpečovacích zařízení typu automatické hradlo a taktéž k vybudování nových přejezdových zabezpečovacích zařízení (PZZ), s jejichž instalací se již započalo na trati č. 114 v úseku Lovosice – Čížkovice. Na snímku Tomáše Martínka jsou u dosud nezabezpečeného přejezdu P2257 v obci Sulejovice vybudovány základy pro budoucí výstražníky AŽD 97.

● **V MUZEU** Plzeňského kraje v Mariánské Týnici u Kralovic byla zahájena výstava „Historie železniční tratě Rakovník–Mladotice“, která potrvá pouze do 25. června 2017. Výstava je pojata jako připomínka minulosti tratě s přesahem do budoucnosti– součástí expozice je i fiktivní dopravní kancelář s čekárnou pod názvem „Mariánská Týnice.“ Více informací v příštím čísle Obzoru.

PŘEDSTAVUJEME

Petr Pazderka, pokladník, knihovník, místostarosta

Pokladník, knihovník, místostarosta, to vše je Petr Pazderka, osobní pokladník Českých drah v Pelhřimově, široko daleko jediný muž ve své profesi. Hlavního, respektive osobního pokladníka dělá už dvaadvacet let. Šestačtyřicetiletý Petr Pazderka je letos osmadvacet let u dráhy. Po vyučení na SOU železničním v Českých Budějovicích začínal v Táboře (respektive v Horní Cerekvi) jako staniční dělník a od roku 1996 pracoval v Horní Cerekvi jako hlavní pokladník. V roce 2002 pak přešel do funkce hlavního pokladníka v Pelhřimově, kde posledních jedenáct let dělá osobního pokladníka.

S výjimkou sobot je Petr Pazderka v pokladně v podstatě každý den. **„Jsem tady totiž sám. Akorát když mám dovolenou, tak je tady střídačka, kolegyně, která sem jezdí z Horní Cerekve,“** říká s tím, že tuto profesi má i přesto rád a ani po těch letech se mu nezajídá.

Když tak Petra Pazderku poslouchám, napadá mě, proč EU ještě nevydala nějaké nařízení (kvórum), kolik musí národní dopravce minimálně zaměstnat mužů – osobních pokladníků. Když už Evropská unie řeší kdejakou hloupost, proč ne zrovna počet pokladníků? Profese osobní pokladní je totiž vnímána jako výlučně ženská profese. **„Když byla zrušena hlavní pokladna v Pelhřimově, tak mi bylo nabídnuto místo osobního pokladníka, ale je pravda, že jak osobního, tak i hlavního pokladníka dělají většinou ženy,“** připouští Petr Pazderka jistou zvláštnostsvé profese. **„Rozhodně tady v okolí žádný chlap v této profesi nepracuje, jsem tady široko daleko určitě jediný,“** dodává s úsměvem. A je zároveň i jediným osobním pokladníkem na trati z Horní Cerekve do Tábora. **„Prodej jízdenek byl před lety na celé trati zrušen, nejbližší osobní pokladní jsou až v Táboře a na druhé straně v Horní Cerekvi,“** dodává.

V osobní pokladně v Pelhřimově je takříkajíc pečený, vařený. **„Jsem tady od pondělí do pátku od osmi do šestnácti hodin, v neděli pak od dvanácti do půl sedmé večer,“** přiznává. I tak prý mu ještě zbyde volný čas na práci v obecním zastupitelstvu. **„Dělám prvního místostarostu – je to neuvolněná funkce – v Dobré Vodě na Pelhřimovsku, v obci se 197 trvale přihlášenými obyvateli,“** vypráví.

V Dobré Vodě i bydlí – a kde jinde než na nádraží. Na nádraží Petr Pazderka bydlí, na nádraží pracuje a železnici má i jako koníčka – ve volných chvílích rád cestuje vlakem, především po vlastech českých. Na dráhu se dostal díky mamince, která na trati z Horní Cerekve do Tábora dělala kdysi průvodčí a nakonec pak i závorářku v Zajíčkově.

Kromě zmíněných funkcí vykonává Petr Pazderka ještě „profesi“ hlavního knihovníka. Od loňského února je v Pelhřimově, v čekárně na nádraží, v provozu knihovna. **„Knížky dodala a dodává knihovna v Pelhřimově. Lidé se to naučili využívat a sami mi nosí knížky, tak je tam dávám,“** říká s tím, že „knihovna“ (regál s knihami) je umístěna tak, aby na ní bylo z okénka pokladny dobře vidět. **„Dneska už se knížky nekradou,“** směje se a na adresu dvou prázdných poliček závěrem dodává: **„Bylo to skoro plné, trochu toho ubylo, rozebralo se to, lidé si je berou do vlaku a mohou je pak odevzdat v Táboře, kde je na nádraží rovněž knihovna.“**

Michael Mareš

PS. Osobních pokladníků/pokladních evidují České dráhy, a. s., celkem 1694; z toho je 1588 žen a 106 mužů. Hlavní pokladní již neexistují, tato pozice byla před několika lety zrušena. V souvislosti s pokladnami a tržbami ještě existuje pozice výběrčí tržeb, tedy pozice/pracoviště, kam se soustřeďují tržby z jednotlivých pokladen za příslušný obvod.

Zdroj: ČD

ZE SVĚTA

RENFE a ADIF pod jednou střechou

Ve Španělsku se prověřuje spojení státních železnic RENFE a úřadu pro železniční infrastrukturu ADIF do jednoho holdingu. ADIF po investicích do řady vysokorychlostních tratí dluží 16 mld. eur a je závislý na příjmech z prodeje tras, které nejsou vysoké, protože hustota vlaků je malá. Pokus zvýšit tyto poplatky pro rok 2017 o 15 % nebyl úřadem pro hospodářskou soutěž schválen. Bylo schváleno zvýšení jen o 4,2 %. Při případném sloučení by ADIF ztratil status úřadu, dluhy by byly smazány. RENFE i ADIF by byly samostatnými podniky, se samostatným účetnictvím, podobně jako tomu je ve Francii nebo Německu. Španělská vláda se vyslovila, že chce osobní dopravu liberalizovat, když pro koridor Madrid – Valencia toto prohlásila již dříve a nyní chce přistoupit k realizaci. Liberalizace v nákladní dopravě platí již 9 let a v současnosti podíl soukromých dopravců na trhu činí asi třetinu. Ze Schweizer–Eisenbahn Revue, 3/2017, zpracoval **–sh–**

Lokomotivy pro ÖBB

Měla to být nejzajímavější objednávka posledních let: pro plánované nasazení v mezinárodní nákladní dopravě, především ve východní Evropě a v Itálii, vypsalyRakouské dráhy(ÖBB) výběrové řízení na 200 lokomotiv v různých variantách, mezi nimi i větší množství šestinápravových, částečně s elektrickým i motorovým pohonem.

Zamýšlený plán bohužel nevyšel, nabídky firem neodpovídaly původnímu zadání. Byly nabídnuty pouze standardní čtyřnápravové lokomotivy od firem Bombardier a Siemens. Padlo rozhodnutí pro typ Vectron od firmy Siemens. Objednávka byla změněna na 100 lokomotiv pro střídavou trakci na 15 a 25 kV jako řada 1093, 50 lokomotiv pro lokální výkony pro střídavou trakci 15 a 25 kV s dieselovým modulem (120 kW) jako řada 1193 a 50 vícesystémových lokomotiv pro střídavou trakci 15 a 25 kV a stejnosměrnou 3 kV jako řada 1293. Zatím je objednáno 30 lokomotiv Vectron MS, které mají být dodávány od května 2018. Počítá se s jejich nasazením v Německu, Rakousku, Itálii, Maďarsku, Chorvatsku, Polsku, Slovinsku, na Slovensku a v Česku. Tyto lokomotivy musí být osazeny čtyřmi různými sběrači a šesti vlakovými zabezpečovacími systémy.

Další objednávky se budou týkat lokomotiv s možností nasazení v Belgii, Bosně–Hercegovině, Bulharsku, Řecku, Makedonii, Nizozemsku, Rumunsku, Srbsku a Turecku. Všechny stroje mají být schopny jezdit rychlostí 160 km/h a disponovat tažnou silou při rozjezdu 300 kN a výkonem 6,4 MW. Z „EISENBAHN Österreich“ přeložil a připravil **Jiří Zajíček**

Obří zakázka z Paříže

Až 255 nových patrových vlaků chce pro předměstskou dopravu Paříže objednat příslušný orgán (STIF), který zde tuto dopravu zajišťuje a to v následujících 10 letech. Podle vypsaného výběrového řízení by se o zakázku za 3,75 mld. eur měly podělit firmy Alstom a Bombardier, když soutěž vypsala SNCF. První část by měla zahrnovat vlaky 112 a 130 m dlouhé pro linky RER D a E, v ceně 1,15 mld. eur. Alstom jako vedoucí této zakázky by měl zajišťovat hlavní práce. Bombardier by měl vyrábět především vložené vozy. Vlaky by měly nést označení „X Trapolis Cityduplex“. Vlaky by měly mít velké plochy na stání v místech nad podvozky. Pro cestující na delší vzdálenosti by měla být určena místa v horním podlaží s větším komfortem. Vlak o délce 130 m by měl být schopen přepravit až 1860 cestujících, což je cca 15 osob na běžný metr. Z E–R, 03/2017, zpracoval **-sh-**

Železnice je rychlejší než letadlo

Letadlo je nejrychlejším dopravním prostředkem ze všech. Ne vždy však tomu tak je, ne vždy budete v cíli cesty letadlem nejrychleji. Na některých linkách je železnice rychlejší. K takovým např. patří silně frekventované spojení Mnichov – Vídeň. Na tomto spoji při užití železnice lze získat čas a i životní prostředí vydělá. Cestující vlakem uspoří cca 49 l pohonných hmot, resp. 122 kg CO_2 proti cestujícímu letadlem. Kdo si pro cestu vybere letadlo, protože si myslí, že je rychlejší, bude překvapen: vlakem dorazí do cíle o 15 min. dříve (železnice: 4.00 h, letadlo: 4.15 h). K tomuto výsledku dospějete na základě programu „Earth Day“ z portálu „GoEuro“, který porovnává vlak, autobus a letadlo napříč Evropou. Pro vysvětlení zde uvedených hodnot je třeba započítat doby pro odbavení, bezpečnostní kontroly na letištích. Dle prověřování je tak vlak v Evropě na 25 spojích rychlejší a vstřícnější k životnímu prostředí než letadlo a časová úspora je často ještě vyšší než u příkladu Mnichov – Vídeň. Například vícenež 2 hodiny lze ušetřit na železnici na spojích Brusel – Paříž, Brusel – Londýn. U 9 spojů je pak úspora více než 1 hodina, např. Marseille – Lyon, Barcelona – Madrid, nebo Londýn – Leeds.

Z Auto Presse, 20.4.2017, zpracoval **-sh-**

Psali jsme před 25 lety

Obzor č. 21 – 1. 6. 1992

V rubrice **„Co se děje v ústředí“** se dočítáme o bolestném dohadování kolektivní smlouvy na rok 1992, kterou odmítala podepsat Federace strojvůdců. Obzor přináší přehled rozporných bodů.

Na téže straně je v rámečku otištěna krátká zpráva o tom, že kolektivní smlouva na rok 1992 je podepsána za ÚŘ ČSD i za odborové centrály, chybí však stále podpis zástupce Federace strojvůdců. OSŽ bylo v té době stále ve stávkové pohotovosti. Sporným bodem byl požadavek FS na zkrácení pracovní doby na 36 hodin pro strojvedoucí na posunu. Případné zablokování kolektivní smlouvy by však mělo za následek ztrátu již sjednaných podmínek pro všechny zaměstnance, jako je týden dovolené navíc, již zkrácenou pracovní dobu, rekondiční pobyty a další.

Na straně dvě je otištěna beseda se železničáři Tatranských elektrických železnic pod titulkem **„Tatranská doprava v totální krizi“**. Železničáři si v ní stěžují na byrokracii, špatné technické podmínky tratě, zdlouhavé řešení problémů, či na špatné platové i sociální podmínky zaměstnanců. Zazněla i kritika směrem k odborům, kterým podle názorů dotazovaných škodí roztříštěnost a nejednotnost. **„Odbory jen tehdy něčeho dosáhnou, pokud budou jednotné. Bohužel, na železnici už není jednota. Ani v naší stanici. Pokud svoláme členskou schůzi, přijde polovina lidí. Pokud nejsme silní, přednostovi se lehce pracuje,“** řekl jeden z účastníků diskuse, železničář ze Starého Smokovce.

V Obzoru č. 21 byla ukončena pravidelná rubrika Obzoru nazvaná **„O nejméně sloužící a nejproděleční jízdní řád“.** Tato „soutěž“ byla vyhlášena v Obzoru č. 2/1992 a byla vyhrazena příspěvkům pozorných čtenářů, kteří zasílali Obzoru příklady ujíždění vlaků v přestupních stanicích, upozorňovali na neúměrně dlouhé soupravy či na zastavování vlaků u vjezdového návěstidla podle jízdního řádu. Další část příspěvků poukazovala na nekompetentní a nekvalifikovaná rozhodování i na arogantně výhružný přístup některých vedoucích pracovníků ke kritice a kritikům. Jak je v článku uvedeno, zástupce Obzoru předal kopii všech článků otištěných v této rubrice ministru dopravy Jiřímu Nezvalovi. Ten přislíbil, že se přičiní o to, aby byl každý podnět řádně přezkoumán a pokud bude shledán rozumným, aby z něj byly vyvozeny důsledky.

Obzor č. 22 – 8. 6. 1992

„Stávková pohotovost ukončena“ – říká titulek úvodního článku, který informuje o tom, že kolektivní smlouva na ČSD platí a že důvody pro stávkovou pohotovost tedy pominuly. Konstatovali to účastníci jednání Ústředí OSŽ, které proběhlo dne 2. 6. za účasti zástupců vedení ČSD. **„Ústřední ředitel se rozhodl ve prospěch převážné většiny železničářů a vzal na sebe odpovědnost za plnění kolektivní smlouvy,“** konstatuje se v článku. Federace strojvůdců totiž KS nepodepsala; ústřední ředitel konstatoval, že se na zaměstnance s. o. ČSD odborově organizované ve Federaci strojvůdců uzavřená kolektivní smlouva nebude vztahovat.

Obzor otiskuje otevřený dopis Federace strojvůdců Tomáše Slunky předsedovi OSŽ Zdeňku Škopovi i odpověď předsedy OSŽ. Oba představitelé vyjadřují názor na sporný bod, který tehdy bránil podpisu kolektivní smlouvy – zkrácení pracovní doby. Federace strojvůdců ji požadovala pro všechny strojvedoucí (i na posunu), OSŽ bylo ochotno ji podpořit pouze v případě, že bude realizován i pro další profese na ČSD, které považovalo za stejně nepostradatelné jako strojvedoucí na zálohách. **„Cítím jako amorálnost zvýhodnit jen jednu úzkou profesní skupinu,“** píše v odpovědi předseda OSŽ Zdeněk Škop.

Na první stránce najdeme rovněž článek s titulkem **„Tržní transformace dopravy“**. Informuje o konferenci se stejným názvem, která proběhla 20. 5. 1992 a jejímž pořadatelem byla Pražská vědeckotechnická společnost Vysoké školy ekonomické v Praze, za účasti zástupců organizací z jednotlivých druhů doprav a státních orgánů. Jak je uvedeno v textu, v referátech byly patrny rozdílné názory a postoje – a to jak na radikálnost postupu, délku transformace železnice na tržní princip, názory na způsob restrukturalizace ČSD či na dopady, které transformace může mít na občany i zaměstnance. **„Tržní transformace železniční dopravy je nezbytně nutná. Nesmí však dojít k tomu, že veškerá restrukturalizace ČSD a přechod na tržní chování skončí pouhou změnou organizační struktury a propouštěním zaměstnanců, snižováním sociálních jistot, které v současné době železničáři mají, které mají zaměstnanci železnice okolních států a železničních správ, a které měli naši předkové,“** uvádí se v závěru článku.

Zdeňka Sládková

České Budějovice - Nové Údolí: co zastávka, to davy cyklistů.

Českým drahám svitla s odstoupením hejtmana Zimoly naděje, že budou Pošumavské linky provozovat dál

(Pokračování ze str. 1)

Zabezpečovací zařízení se tak skládá ze dvou radioblokových centrál. Jedna je umístěna u dispečera radiobloku a druhá na hnacím vozidle. Proto musí být hnací vozidla provozované na trati Číčenice – Volary bezpodmínečně vybaveny vozidlovou radioblokovou centrálou, aby zabezpečovací zařízení mohlo být využíváno.

Na trati Číčenice – Prachatice totiž došlo v minulosti k několika závažným nehodám, při nichž zemřeli i cestující, a proto se SŽDC rozhodla tam nainstalovat drahé zabezpečovací zařízení.

Zařízení, které bylo do rutinního provozu spuštěno koncem minulého roku, stálo několik desítek milionů korun, ale společnost GW Train Regio na rozdíl od Českých drah (kde 90 % vozidel toto zařízení nainstalováno má) nemá údajně tímto zařízením zatím vozy vybavené a schválení výjimky od Drážního úřadu trvá i několik měsíců. Zdravý rozum velí: když už se něco postaví za obrovské peníze, tak by se výjimka udělovat neměla, protože pak jsou to vyhozené peníze. **„To je problém, který si najednou krajští zastupitelé uvědomili, a je to i jeden z důvodů, proč se obrátili na generálního ředitele ČD Pavla Krtka,“** prozradil redakci Obzoru zdroj obeznámený s případem.

Druhým důvodem, proč si to někteří zastupitelé „rozmysleli“, je fakt, že co do rozvoje cykloturistiky v Jihočeském kraji je angažování společnosti GWTR podle našeho zdroje krokem zpět. **„České dráhy tam na jednom vlaku vozí i více než sto kol, GWTR slibuje, a teď mě nechytejte za slovo, sedmnáct nebo osmnáct jízdních kol, a to se asi krajským zastupitelům nelíbí. Nehledě na to, že společnost GWTR prohlašuje, že nechce žádné vlakvedoucí, pouze sedm revizorů, a kdo tam** (do vlaku) **ta kola tedy dá?“** dodal náš zdroj.

Smlouva Jihočeského kraje se společností GWTR je sice podepsána, jak se ale nyní ukazuje, ne na všechno se pamatovalo (že by záměrně?) – něco se nedořešilo, někdo řekl A, ale neřekl už B. S odstoupením hejtmana Zimoly dostaly původní záměry trhliny, ti, kterým se původní rozhodnutí krajského zastupitelstva nelíbilo, teď mají „nabito“ a zkouší, jestli to jde ještě zvrátit. Otázka druhá ale je, zda bude s kým. Někteří ještě otálejí, ale řada z těch zaměstnanců Českých drah, kterých se výše dotčená změna dopravce týká (36 vlakvedoucích, 11 pokladních, 50 strojvedoucích), zejména z řad vlakových čet, si už našla novou práci.

Michael Mareš

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

Sever bojuje za vláčky

Obce, úřady a firmy sdružené v Hospodářské a sociální radě Mostecka žádají ministerstvo dopravy o co nejrychlejší řešení sesuvu svahu na moldavské dráze. Březnová nehoda ochromuje vlakovou dopravu do Krušných hor na trati z Mostu do Moldavy. Ministerstvo ujišťuje, že chce provoz obnovit, ale příprava je náročná. Rada Mostecka si řekla o harmonogram prací. **„Budeme průběžně požadovat informace o stavu prací na moldavské dráze, aby velmi atraktivní turistickou trasu v regionu mohla veřejnost využívat co nejdříve,“** sdělila Helena Veverková, předsedkyně regionální tripartity. Motoráčky jezdí o víkendech, ve svátky a o prázdninách. Teď je v úseku Osek – Moldava nahrazují autobusy. Výluka zatím platí do prosince.

Příčinou sesuvu za Mikulovským tunelem byla zřejmě voda, která podemlela trať. **„Probíhá zajištění peněz na obnovu úseku,“** sdělil Jindřich Kušnír z ministerstva dopravy. **„Snad se podaří vše opravit do konce tohoto roku,“** pronesl Martin Müller, předseda Klubu přátel krušnohorské železnice Most Dubí – Moldava.

Chomutovský deník, 22. 5. 2017

PRÁVNÍ PORADNA

Zaměstnanecké jízdní výhody

Zaměstnanecké jízdní výhody (JV) upravuje předpis *„Tarif jízdného a přepravného pro přepravu zaměstnanců ČD, a. s., zaměstnanců SŽDC, s. o., zaměstnanců Ministerstva dopravy a DÚ, podílejících se na zabezpečování a provozování drážní dopravy“* (dále jen „Tarif“) a prováděcí předpis Českých drah – ČD Ok 10. Ministr dopravy ČR schválil dne 8. 9. 2014 úpravu Tarifu (změna předpisu č. 14 je platná a účinná od 1. 1. 2015), která ponechává prolongační částky pro roky 2015, 2016 a 2017 ve stejné výši jako v roce 2014! Předpisy se vztahují na zaměstnance v nich vyjmenované.

Zaměstnanec má právo požádat si bezprostředně po nástupu k některé z výše uvedených organizací zaměstnavatele o vydání In–karty s nahranou aplikací „železniční průkazka“ (dále jen „ŽP“). Pro rodinné příslušníky lze požádat nejdříve 6 měsíců od nástupu do zaměstnání. Dětem se ŽP vydává nejdříve ve věku 3 let. V roce 2015 došlo k výměně propadlých ŽP u všech zaměstnanců a jejich rodinných příslušníků, u důchodců a jejich rodinných příslušníků byla výměna ukončena do 30. 4. 2016.

ŽP pro rok 2017 je platná **po zaplacení prolongační částky** 1000,– Kč (zaměstnanci a rodinní příslušníci zaměstnanců a důchodců) a 500,– Kč (děti do 26 let a důchodci–bývalí zaměstnanci). Tato musí být uhrazena u nových zaměstnanců po obdržení průkazky, u ostatních vždy od 1. 1. nejpozději **do posledního dne měsíce února**. Kdo si zapomněl prolongovat, zaplatí po 28. 2. o 200,– Kč více. Výjimkou jsou ti, kteří dali JV do úschovy.

Pro prolongaci je u některých držitelů třeba doložit potvrzení o invalidním, vdoveckém, vdovském, sirotčím, případně předčasném starobním důchodu. Toto je vždy třeba doložit na CPS – Evidenčním centru jízdních výhod pro důchodce a pozůstalé (ECVJ) dle místa bydliště, a to nejpozději do konce února téhož roku. U dětí, které navštěvují denním studiem jakoukoli akreditovanou školu, je toto třeba dokládat potvrzením nejdéle do 26 let věku příslušnému personálnímu útvaru, a to od 1. 9. nejpozději do 31. 10. aktuálního roku.

Na základě Smlouvy o vzájemném uznávání JV mezi Českými drahami, a. s. (ČD) a Železničnou spoločnosťou Slovensko, a. s. (ZSSK) platí ŽP k bezplatné přepravě i na Slovensku, a to i na tratích Trenčianská Teplá – Trenčianské Teplice (TREŽ), Tatranské elektrické železnice (TEŽ), Ozubnicovej železnice (OŽ). Na Slovensku doporučujeme vždy zjišťovat, zda se na Vámi zvolený vlak vztahují JV (např. na trať ŽSR č. 131 Bratislava – Komárno se již nevztahují a na SC Pendolino je příplatek 5 eur).

Držitelé ŽP ČD i ZSSK jsou:

– povinni, pokud nemají místenku, nechat si vystavit evidenční lístek na komerční vlaky ČD. V případě vystavení přes internet nebo na pokladní přepážce ČD či v přípojném vlaku bude zdarma. Při vystavení vlakovým personálem v komerčním vlaku zaplatí držitel ŽP manipulační poplatek 20 Kč. Výjimkou je vystavení prvního evidenčního lístku v dotčeném vlaku po překročení státní hranice do ČR, v takovém případě vlakový personál vystaví evidenční lístek zdarma;
– povinni zaplatit na visuté lanové dráze Liberec – Horní Hanychov – Ještěd a zpět povinnou místenku.

Zaměstnanci ČD, a. s., a SŽDC, s. o., a zaměstnanci dceřiných společností s majoritní účastí ČD, a. s., pokud byli již dříve držiteli zahraničních JV, a v omezeném rozsahu i důchodci a rodinní příslušníci mají možnost získat zahraniční zaměstnanecké JV dle předpisu ČD Ok 12. Předpis upravuje rozsah, formu a způsob poskytování zahraničních JV na tratích zahraničních železničních správ a dopravních společností pro soukromé cesty.

Pouze na zaměstnance a důchodce ČD, a. s. ,se vztahuje ještě předpis ČD Ok 9 o mimotarifních JV, který určuje pravidla pro vydávání a použití průkazů pro bezplatnou jízdu.

Pokud zaměstnanec nevyužil možnosti přidělení JV pro rodinné příslušníky v období zaměstnání, po jeho odchodu do důchodu již na jejich přidělení nemá nárok (je na ně pohlíženo jako na nové rodinné příslušníky důchodce).

Vznik nároku na JV dle Tarifu při skončení pracovního poměru:

– při přímém odchodu do důchodu (starobního, invalidního bez evidence na úřadu práce) je třeba odpracovat minimálně 10 let nepřetržitě (§ 3 bod 3. Tarifu);
– při odchodu do invalidního důchodu z důvodu pracovního úrazu nebo nemoci z povolání podmínka odpracování 10 let nepřetržitě nemusí být splněna (§ 3 bod 3. Tarifu);
– při ukončení pracovního poměru pro nadbytečnost při odpracování minimálně 20 let nepřetržitě a maximálně 5 let do důchodu nebo 30 let nepřetržitě – lze zažádat po přiznání důchodu (starobního nebo invalidního) na ECJV dle místa bydliště o vrácení vnitrostátních JV (§ 3 bod 4. Tarifu);
– při ukončení pracovního poměru z důvodu ztráty zdravotní a smyslové způsobilosti, pokud je odpracováno 20 let nepřetržitě, se JV vrátí po přiznání důchodu (starobního, invalidního – § 3 bod 6. Tarifu);
– při skončení pracovního poměru při odpracování minimálně 30 let v provozu dráhy nepřetržitě – lze žádat po přiznání důchodu (starobního nebo invalidního) ministra dopravy o výjimku přiznání JV (§ 6 bod 4. Tarifu);
– při úmrtí zaměstnance se aplikace ŽP ponechá pozůstalým (i nenarozeným sirotkům) pouze za podmínky, že zaměstnanec odpracoval bezprostředně před úmrtím minimálně 10 let ve stanovené pracovní době, tato doba může být v případě pracovního úrazu nebo úmrtí na nemoc z povolání zkrácena. Pozůstalým po registrovaných partnerech nárok na aplikaci ŽP nevzniká.

Bc. Alena Šimáčková,
odborná referentka ESO OSŽ–ústředí
JUDr. Petr Večeř,
vedoucí ESO OSŽ–ústředí

INFORMACE

Oprava pokynu - FIP na tratích Schweizer Privatbahnen

Informujeme držitele zahraničních jízdních výhod, že na základě opakovaných problémů při cestování s jízdními doklady FIP na tratích železniční společnosti SP (Schweizer Privatbahnen), jsme znovu požádali zástupce SP o ujasnění podmínek využití jízdenek FIP SP na tratích MGB a GGB. Tímto oznamujeme, že z důvodu podání původní mylné informace zástupci železniční společnosti SP, vydáváme opravu pokynu č.j. 0061/2017–O10, ze dne 5. 1. 2017:

– na tratích MGB (Matterhorn Gotthard Bahn AG) lze využít jízdenku FIP SP nebo zakoupit jízdenku se slevou 50 % na základě předložení mezinárodní průkazky na slevu jízdného,
– na trati Visp – Zermatt – Gornergrat (Gornergrat–Bahn = GGB) lze zakoupit jízdenku se slevou 50 % na základě předložení mezinárodní průkazky na slevu jízdného (tj. není možné využít jízdenku FIP SP).

Současně jsme byli zástupci SP ujištěni, že jejich vlakový personál bude znovu proškolen, aby již k problémům s uznáváním jízdenek FIP SP při kontrole na tratích MGB nedocházelo.

Šárka Pupíková, GŘ ČD, a. s.

NÁZORY

Zamyšlení nad sprejerstvím a antisprejerstvím

Když tak někdy procházím podchody, podél protihlukových stěn, či jinými prostorami železnice, které jsou „vyzdobeny“ výtvory sprejerů, napadá mě otázka, skoro filozofická: když bylo možno vyrobit spreje, které se „zuby nehty“ drží všeho, na co jsou nastříkány, jak je možné, že nebyl dosud vyroben cenově srovnatelný přípravek, který by tyto sprejerské výtvory lehce a bez veliké námahy zcela a beze stopy odstranil? Technika a technologie jsou přece v dnešním světě tak vyvinuté, že téměř není pravděpodobné, aby nebylo možné na nějaký jed vymyslet protijed. Jedem teď myslím ony barevné spreje, protijedem pak výrobek, který by svým chemickým složením rozpustil látky, které jsou ve spreji obsaženy a to lehce a „bezbolestně“. Prostě by stačilo projít se s bombičkou antispreje kolem sprejerského výtvoru, podržet uzávěr a poničená stěna, vagon či jiný objekt by byly opět čisté a nepoškozené. Ano, vím, že odstranit sprejerské výtvory možné je, avšak je to složité a drahé. Opravdu není možný jiný, levnější způsob? A pokud ano, proč není takový přípravek běžně na trhu? Že by obchodní zájmy výrobců sprejů, kterým by klesly prodeje sprejů poté, co by sprejeři přestali se svou činností, vida, že je to činnost sisyfovská? Vždyť koho by taky bavilo postříkat stěnu sprejem (navíc pod hrozbou trestního postihu), když by věděl, že jeho výtvor během následujícího dne zmizí? Pokud by si SŽDC, či ČD objednaly dostatečné množství se spreji cenově srovnatelných přípravků, které by sprejerské výtvory rychle a bez následků odstranily, vsadím se, že by sprejerství rychle pohaslo – přinejmenším na drážních budovách či železničních vagonech. Jenže – jsou nebo nejsou takové přípravky na trhu?

–slav–

Kudy jinudy

Ústecký kraj by rád, kdyby stát postavil novou trať na propojení Rumburku a Seifhennersdorfu, aby vznikla spojovací trať Ústí – Děčín – Bad Schandau – Rumburk – Varnsdorf – Zittau – Liberec. Otázka je, zda se má skutečně stavět v nedotčené krajině a utápět v ní peníze, a nebo raději využít stávající tratě. Rumburk a Seifhennersdorf už přece propojeny jsou. Celá linka tak existovat může. Jenom o něco delší trasou, o kterou Ústecký kraj zájem dlouhodobě nemá. Z Rumburku vede trať přes Jiříkov do Ebersbachu, kam kraj nejprve zrušil vlaky v pracovních dnech, aby nakonec zrušil úplně všechny (možná, že je nezrušil, ale jenom „odobjednal“). V úseku Ebersbach – Eibau je trať plně v provozu. Pouze v úseku Eibau – Seifhennersdorf je mi její stav neznámý. Zdánlivý problém úvratě v Ebersbachu je s ohledem na vozový park v oblasti zanedbatelný – všude jezdí vratné motorové soupravy. Jediné skutečná nevýhoda je vzdálenost, která činí asi o 19 km více, než nový návrh.

Sečteno a podtrženo, nevěřím, že by byla Evropská unie ochotna financovat výstavbu nové tratě přes přírodu, když hned vedle několik tratí přes větší města zahálí. Když se sečtou finance do novostavby a výkupu pozemků pod ní u nás i v Německu, jistě mnohonásobně převýší opravu stávající tratě pro zvýšení rychlosti. Pokud si Ústecký kraj přeje propojit Ústí s Libercem, oklika přes Ebersbach se stává docela zanedbatelnou. Navíc vede podél dalších významných sídel včetně Neugersdorfu většího než sám Rumburk. Cestujících přibude trasováním přes obce, a ne zkratkou mimo ně.

Vít Patrák, informátor železniční dopravy

Proč se vše tolik bourá?

Když člověk dobře znal jak žst. Praha–Bubny, tak žst. Praha–Vysočany, tak se nestačí divit, jak tato nádraží dopadla. Snad je to dnešní moderní trend – vše zbourat, bez ohledu na kulturní památky. Žst. Praha–Bubny jsem moc často projížděl jako průvodčí i jako cestující a rovněž žst. Praha–Vysočany. Ano, heslo dne „Bořit vše, co není zapsáno jako kulturní památka, a kde to nejde, památková ochrana se sejme!“ Zboření se týká i žst. Mladá Boleslav hl. n. Asi i přes protesty občanů, případně cestujících, se stane, co se má stát, bourat nepřestat!

Člověk je přímo zděšen tím, co se dnes takto děje! Vždyť i to bourání není laciná záležitost. Ono se bourá i v naší zlaté Praze, viz dům na Václavském náměstí, ale asi nejvíce se bourá na naší dráze. Myslím si, jestli to taky není přímo fanatické od našich odborníků nebo i úředníků. Do bourání přijde asi i to malé nádražíčko v Kmetiněvsi u Velvar, případně desítky dalších malých nádraží. Asi si ti nahoře myslí, že nemá smysl stále něco opravovat nebo dokonce rekonstruovat. Jo, to jsou ta rozhodnutí od úředního stolu našich orgánů včetně generálního ředitelství ČD a SŽDC.

Jiří Krejčí

Půlnoční špička

Už nějakou dobu se v Praze rojili cestující s vyhledanými spoji v nereálných časech. Spolehlivost zahraničních vyhledávačů může být sporná, když už ale získává společný jmenovatel, není něco v pořádku systematicky. Oním společným jmenovatelem se stali cestující z hispánských zemí z Jižní Ameriky (překvapivě se k nim ale přidali už i Češi), a zmiňovali jakousi internetovou adresu goeuro.com. Na oné stránce je vyhledávač spojení, který vám sice na jméno Praha najde jenom jakousi na Ukrajině, ale s Prague už se chytit dá. Zjistíte například, že dopravní špička začíná kolem desáté večer, vrcholu dosahuje kolem půlnoci, a dopoledne vlastně nic nejezdí. Lůžkové vlaky vyrážejí do provozu kolem šesté ráno, aby dorazily do cíle třeba ve čtrnáct hodin. Není to divné? Když porovnáme uvedená čísla vlaků s jejich skutečnými odjezdy, zjistíme, že se liší všechny o celých šest hodin. Alespoň všechny přes naši republiku. Šest hodin rozdílu a Hispánci? O šest hodin se od nás liší velká část Ameriky. Odočítáme-li časová pásma od Prahy na západ, dostaneme se do španělsky mluvících zemí jako Peru, Ekvádor nebo Bolívie. Aha, asi jsme doma. Vyhledávač na dotyčných stránkách má v sobě určitě zabudovaný automatický přepočet času. Bohužel špatně nasměrovaný. Když je u nás 16.50 h, tak je v Peru 10.50 h. Nalezené spojení na ten čas ale bere jako pevnou položku 16 hodin a ke skutečnému odjezdu připočte šest hodin, o nichž je to více. Výsledek? Spojení má údajně jet v 0.50 h. To už je ale dávno pryč a možná i zpátky. GoEuro zareagovalo za jediný den s vysvětlením, že vypátrat chybu nemusí být tak jednoduché, neboť vazbu na časová pásma nelze doložit.

Vít Patrák,
informátor železniční dopravy

Příspěvky otištěné v této rubrice se nemusejí shodovat s názorem vydavatele.

S fotografickou kamerou jsme si na vláček počkali kousek za železniční stanicí Měchenice. Snímek A. K. Kýzl.

S párou na Dobříš

Již tradičně byl v sobotu 20. 5. vypraven z pražského Bráníka zvláštní parní vlak do Dobříše, kde se toho dne konaly „Májové slavnosti“ s bohatým kulturním programem. Ti, kdo nevyrazili na známý pochod „Praha–Prčice“ (jehož termín každoročně koliduje s parním vlakem do Dobříše), měli možnost se svézt historickou soupravou a nasávat „vůni“ kouře z parní lokomotivy.

Letošní akci provázel menší zmatek ve výběru parní lokomotivy, jelikož „tvář pacifiku“ Čtyřkoláku 434.2186 propadá kotel, bylo zvoleno náhradní řešení v podobě „Ušaté“ 464.008, avšak i tato lokomotiva se stala pár dní před akcí dočasně neschopnou, nezbylo nic jiného než nasadit „Všudybylku“ 354.195 z výtopny Louny (ČKD, rok výroby 1925) na postrku byla „Zamračená“ T 478.1008. Souprava byla ve složení 354.195–3xCe+CeBufet+4xCe–T 478.1008.

Pro tento den byla opět mimořádně obsazena výpravčím žst. Malá Hraštice s kontejnerovou dopravní kanceláří postavenou firmou ŠAS v roce 2016. Skvrnou na akci bylo to, že při pobytu v Měchenicích někdo vandalsky rozbil okno ve dveřích jednoho nově opraveného vozu Ce.

Tentokrát i odpolední jízdy relace Dobříš–Malá Hraštice a zpět byly vedeny oběma lokomotivami, takže odpadlo objíždění soupravy parní lokomotivou, což je vždy zlatý hřeb akce v Malé Hraštici. Doufejme, že 434.2186 bude opravena, byla by to velká škoda, protože právě tato mašina nebyla vlastně nikdy vyřazena od svého vyrobení v roce 1917!

Téměř hodinový pobyt vlaku v Měchenicích byl vyplněn písničkami skupiny „Kašparovy parní stroje“. Na konečné v Dobříši se pak pořádal koncert skupiny „Vlak do Dobříše“. Četní výletníci využili možnosti svézt se s parním vláčkem do Staré Huti u Dobříše a navštívit nedaleký „Památník Karla Čapka“ ve Strži a kdo měl dosti sil a chuti, mohl při zpáteční cestě vystoupit ve Zbraslavi a navštívit „4. ročník zbraslavského pivního veselí“ a ochutnat z řady čepovaných pivních značek.

Suma–sumárum, jednalo se vskutku o vydařený den, bohatý na zážitky. Proto patří všem organizátorům akce naše poděkování. 16. září opět na viděnou ve „Vlaku na Dobříš“!

A. K. Kýzl , Martin Kubík

Odpolední „parně–dieselový“ Os 2088/89 na třetí koleji, na první koleji regionova Os 2057 Praha hl. n. – Dobříš v žst. Malá Hraštice kolem 14.15 h. Zájem o parní jízdy byl velký.

Senioři z Ostravy si prohlédli východočeské památky

Ve středu 3. května se 47 seniorů z Ostravy hl. n. vydalo na kombinovaný zájezd do východních Čech. Ze zatažené Ostravy se přesunuli „Hutníkem“ do prosluněné České Třebové, kde je čekal moderní autobus řízený osobně majitelem dopravní firmy. Po průjezdu přes Ústí nad Orlicí a kolem zříceniny hradu Potštejna se výprava zastavila na krátký odpočinek a občerstvení na benzince u Vamberka.

Před desátou hodinou pak bylo dosaženo prvního cíle, jímž byl zámek v Doudlebech nad Orlicí. Následovala prohlídka velmi pěkného zámku, který je v soukromých rukách a jedním z průvodců byl i syn majitelky zámku paní Eleonory Dujkové. Zajímavostí je i to, že zámek byl celou dobu své existence přes 400 let v držení jednoho rodu (Bubnové z Litic) s výjimkou období od roku 1949 do roku 1993. V roce 1993 byl v rámci restitucí vrácen původnímu rodu. Zajímavostí zámku je i to, že plášť zámku a vnitřní nádvoří pokrývají sgrafita kobercového vzoru, který není k vidění jinde na světě. Po ukončení asi hodinové prohlídky nás čekalo velké překvapení a to přítomnost hraběnky paní Eleonory Dujkové, rozené Bubna–Litic, která je velmi čilá při věku téměř 90 let. Dalším překvapením bylo pozvání do přilehlého přírodovědného muzea, kde jsou rozsáhlé a krásné sbírky fauny i flory z celého světa.

Po její prohlídce se výletníci přesunuli do blízké restaurace U Vorlů k dobrému obědu. Následoval přejezd do Vysokého Mýta, kde čekal průvodce místního informačního centra a provedl asi hodinovou komentovanou prohlídku historickou částí královského věnného města. Jako třešnička na dortu byla na závěr návštěvy tohoto města provedena komentovaná prohlídka kostela Sv. Vavřince, který je jedním z největších v Čechách. Pak už jenom přejezd do České Třebové a vlakem zpět do Ostravy s příjezdem těsně po sedmé hodině večerní. Nádherné počasí i rozsáhlý a zajímavý program jistě zanechal v účastnících zájezdu dobrý pocit.

Ing. Miroslav Klimeš, vedoucí zájezdu

Zámek Doudleby nad Orlicí.

Dráha Kateřina zahájila svou 6. sezonu

Předposlední dubnový den byla ve stanici Soos, která se nachází nedaleko stejnojmenné národní přírodní rezervace u Františkových Lázní, slavnostně zahájena v pořadí již 6. sezona provozu Muzejní úzkorozchodné dráhy Kateřina (MÚDK). Pozvání obecně prospěšné společnosti, která tuto drážku o rozchodu 600 mm provozuje, přijala pětice zástupců Parlamentu České republiky, první náměstek hejtmanky Karlovarského kraje a řada dalších hostů.

Během úvodního programu, který zpestřily mažoretky ze Základní umělecké školy Jindřicha Jindřicha v Chebu, byly představeny některé novinky. Jednou z nich byl prototyp kolejového šlapadla, které zde předvedl ředitel Integrované střední školy technické a ekonomické Mgr. František Janus a které postavili její žáci. Tato šlapací drezínka bude sloužit nejen služebním účelům, ale v budoucnu také jako velodráha, na níž se ve dnech bez vlakové dopravy nebo na úsecích sítě, po kterých se běžně nejezdí, budou moci svézt zájemci z řad veřejnosti.

Další novinkou byla žabka Katka – inovovaný maskot dráhy Kateřina. Osobně jej představil jeho autor chebský kreslíř a ilustrátor Mirek Vostrý. Spolu s manželkou Blankou, rovněž výtvarnicí, bude až do konce prázdnin vystavovat ukázky ze své tvorby v prostorách stálé výstavy o historii skalenských úzkorozchodných drah v areálu stanice Soos.

„V loňském roce jsme svezli během 40 provozních dnů celkem 6050 dětských i dospělých cestujících,“ informuje nás tiskový mluvčí Dráhy Kateřina Josef Týma. **„Oproti předchozímu roku to byl více než dvojnásobek.“** Během tohoto roku očekávají na Kateřině ještě více cestujících. A to proto, že během dvou prázdninových měsíců bude tato turistická atrakce provozovaná každý víkend.

Dráha Kateřina má nyní k dispozici dvě provozní lokomotivy typu BN30R, čtveřici osobních vozů DM12, které v minulosti sloužily k dopravě horníků v hlubinných dolech, a otevřený vagon postavený na rámu a podvozcích tohoto vozu. Dle ředitele obecně prospěšné společnosti MÚDK Roberta Koutného se postupně rozrůstá i zdejší sbírka kolejových vozidel o rozchodu 600 milimetrů. Jedná se nejen o vozidla z oblasti Skalenska, ale také od dalších provozovatelů. Tato kolekce bude základem muzea věnovaného nejen kolejové dopravě, ale také těžbě jílů a dalších surovin v regionu.

K zatraktivnění dráhy přispějí i některé speciální akce, které letos na Soosu připravují. Tou nejbližší bude 24. června Den nadráze Kateřina, pořádaný ve spolupráci s Demokratickou unií odborářů a určený zejména pro rodiny s dětmi z řad zaměstnanců Správy železniční dopravní cesty. Akce s bohatým doprovodným programem je spolufinancována z centrálního fondu kulturních a sociálních potřeb výše uvedené státní organizace.

V sobotu 16. září se pak uskuteční 3. Den dráhy Kateřina, na který jsou pozváni provozovatelé úzkorozchodných vozidel z naší republiky i z blízkého Německa. Osobní vlaky budou vypraveny i na úseky sedm a půl kilometru dlouhé sítě drážek, na kterých není pravidelná doprava provozována. Bližší informace o dění na dráze Kateřina naleznou zájemci na stránkách www.draha–katerina.cz. **Robert Koutný**

Dráha Kateřina má k dispozici dvě provozní lokomotivy typu BN30R.

Turnusové nasazení řady 749 na trať 210

„Zamračená“ 749.121–0 na vlaku 9057 se soupravou Rekopater přijíždí do Kamenného Přívozu.

Od 29. dubna 2017 je na trati 210, což je trať spojující Prahu s Čerčany přes Davli, známá též jako „dolní Posázavský pacifik“, o víkendech a státních svátcích nasazena turnusově na vlaky číslo 9057 a 9062 původní diesel-elektrická lokomotiva řady 749, přezdívaná „Zamračená“.

Jde o lokomotivu 749.121–0, která v libeňském depu prošla opravou a dostala i nový lak, za což patří pracovníkům depa velký dík. Tento typ lokomotivy zde jezdil jak v osobní, tak i nákladní dopravě. „Zamračená“ jezdí se soupravou rekonstruovaných patrových vozů a k jejímu nasazení se kladně staví Středočeský kraj i objednavatel dopravy, Regionální organizátor pražské integrované dopravy (Ropid).

Příznivci železnice přijíždějí ve velkém počtu se svézt vlakem vedeným touto lokomotivou pro její krásně bublavý zvuk, který neodmyslitelně patří do malebného údolí řeky Sázavy stejně tak, jako vodácké „Ahoj!“.

Vít Mareš

Moudrost pro tento den

Za rozumné považujeme jen ty, kdo mají názory shodné s našimi.

Rochefoucauld

VÝROČÍ MĚSÍCE

Tratě a traťové úseky

ČERVEN

Valašské Meziříčí – Rožnov pod Radhoštěm
1. 6. 1892 – **125 let**

Bzenec – Kunovice
1. 6. 1887 – **130 let**

Veselí nad Moravou – Lipov
19. 6. 1927 – **90 let**

Mělník – Mšeno
22. 6. 1897 – **120 let**

Rakovník – Žlutice
27. 6. 1897 – **120 let**

Protivec – Bochov
(osobní doprava zastavena)
27. 6. 1897 – **120 let**

Opava východ – Svobodné Heřmanice (– Horní Benešov)
(osobní doprava zastavena)
29. 6. 1892 – **125 let**

Louny – Libochovice
29. 6. 1902 – **115 let**

V sobotu 13. 5. jsme fotografickou kamerou zachytili parní vlak u železniční zastávky Kačice. Na přípřeži, v čele vlaku, činil se bratislavský stroj 477.013.

S Papoušky do muzea

Všichni železniční příznivci se konečně dočkali, když o víkendu 13. – 14. 5. byla v Železničním ČD muzeu v Lužné u Rakovníka „Prvním parním víkendem v ČD Železničním muzeu“ opět oficiálně zahájena nová muzejní sezona. Četní nedočkaví návštěvníci si tak přišli na své, když je zde ke zhlédnutí již netrpělivě čekala spousta zajímavých exponátů. Jak jsme na to zde již ostatně zvyklí. Železniční ČD muzeum tak zaslouženě získává rok od roku stále nové a nové své příznivce. Bez nadsázky se dá říci, že nás, železniční fanoušky, čeká v tom letošním roce v Lužné opět spousta zajímavých akcí, parních jízd, setkání parních lokomotiv a výletů s mašinkami po okolí. Zájemci naleznou podrobný přehled všeho, co se ve zdejším muzeu letos chystá, na stránkách ŽM ČD. Jak je již zvykem, i při příležitosti letošního „Prvního parního víkendu v ČD Železničním muzeu“, byly po oba dva víkendové dny vypraveny z Prahy Masarykova nádraží do Lužné zvláštní parní vlaky. Letos „v režii“ „Papoušků“, strojů řady 477.0. V sobotu 13. 5. byla vlakovým strojem mašinka 477.043, které na přípřeži zdatně pomáhal bratislavský stroj 477.013. Celkovou atmosféru prvního parního víkendu umocňovalo i slunečné květnové počasí, což oceňovali rovněž četní železniční fotografové – šotouši, čekající na parní vlak podél kolejí. Přejme všem návštěvníkům Železničního ČD muzea plno krásných „železničářských“ zážitků, pracovníkům ŽM a DHV ČD úspěšnou muzejní sezonu a železničním fotografům pak Dobré světlo!

A. K. Kýzl

SPORT

Finále šachistů v Plzni

Ve dnech 12. až 14. května proběhlo v Plzni mistrovství ČR železničářů v šachu, které bylo zároveň nominační pro sestavení šestičlenného družstva pro mezinárodní regionální soutěž USIC v šachu. V hotelu Slovan zasedlo k šachovnicím v arménském salonku celkem 26 šachistů, kteří bojovali o 6 postupových míst. Hrálo se švýcarským systémem na 7 kol. Byly dosaženy následující výsledky.

1. Martin Mužík, OŘ Ostrava, 5? bodů
2. Michal Horák, OŘ Ústí n. Lab., 5 bodů
3. Václav Mitura, OŘ Ostrava, 5 bodů
4. Jiří Morávek, ČD Cargo, 5 bodů
5. Michael Běloušek, OŘ Brno, 4? bodů
6. Jiří Groh, GŘ ČD, 4? bodů
7. Zdeněk Růžička důchodce, 4? bodů

Z osobních důvodů požádal o vyjmutí z nominace Jiří Morávek. Místo něj se mezinárodního USIC v šachu ve dnech 10. až 13. října na Lesní chatě v Kořenově zúčastní Ing. Jiří Růžička.

Vložený bleskový turnaj v šachu: výsledky:

1. Michal Horák 11 bodů
2. Jaromír Volf 9 bodů
3. Martin Mužík 8? bodů

Poděkování za velmi kvalitní uspořádání mistrovství patří Miloslavu Klímovi a hlavnímu rozhodčímu Ing. Ivo Spěváčkovi za plynulé a bezchybné rozhodování a losování. Všem patří poděkování za sportovní výkony a přátelskou atmosféru. **Kurt Mužík**

Snímek z mistrovstvů ČR železničářů v šachu.

OBZOR
WWW.OSZ.ORG

Vydává Odborové sdružení železničářů, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9. - Vedoucí redaktor: Ing. Michael Mareš (tel. 737 275 085, michael.mares@osz.org), redaktoři PhDr. Zdeňka Sládková (tel. 737 275 084, zdenka.sladkova@osz.org) a Miroslav Čáslavský (Olomouc, tel. 737 275 086, miroslav.caslavsky@osz.org). Předplatné a příspěvky: obzor@osz.org. **Sídlo redakce**: žst. Praha hl. n. (nová provozní budova), tel. 9722 41909. **Korespondenci zasílejte na adresu:** Redakce Obzoru, Odborové sdružení železničářů, Dům Bohemika, Na Břehu 579/3, 190 00 Praha 9, e-mail: obzor@osz.org. **Webová stránka OSŽ: www.osz.org.** Tiskne SOFIPRIN, expeduje Typa. - **Objednávky předplatného vyřizuje redakce** (obzor@osz.org, tel. 9722 41909, mobil 737 275 085). Podávání novinových zásilek povoleno Českou poštou, s. p., Odštěpným závodem Střední Čechy v Praze, čj. 306/97-P ze dne 23. 1. 1997. - Nevyžádané rukopisy se nevracejí. **Uveřejněné příspěvky se nemusejí shodovat s názorem vydavatele.**

MK ČR E 5063 ISSN 0862-738X